

УДК 35.353

**ТРАНСПОРТНАЯ ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ КАК КРИТЕРИЙ
ГЕОСТРАТЕГИЧЕСКОЙ ЗНАЧИМОСТИ ТЕРРИТОРИИ**

Сидоренко Ольга Владимировна¹, доктор экономических наук, доцент, профессор кафедры «Экономика и управление на транспорте»

e-mail: ovsidorenko@rambler.ru

Комарова Валентина Викторовна¹, кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры «Экономика и управление на транспорте»

e-mail: valya-com.71@mail.ru

¹ Дальневосточный государственный университет путей сообщения, Хабаровск, Россия

Аннотация. В работе предложена матрица критериев геостратегической значимости территории. Показано, что транспортная доступность территории характеризует её специфические условия и является одним из критериев её геостратегической значимости. Установлено, что низкая транспортная обеспеченность Дальневосточного федерального округа указывает геостратегическую значимость дальневосточных территорий и необходимость активной государственной политики по развитию транспортной инфраструктуры в регионе.

Ключевые слова: геостратегические территории, критерии геостратегической значимости, транспортная доступность территории.

**TRANSPORTATION SECURITY AS A CRITERION OF THE GEOSTRATEGIC
SIGNIFICANCE OF A TERRITORY**

Olga V. Sidorenko¹, Doctor of Economic Sciences, Associate Professor, Professor of the Department of Economics and Management in Transport

e-mail: ovsidorenko@rambler.ru

Valerintina V. Komarova¹, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Economics and Management in Transport

e-mail: valya-com.71@mail.ru

¹ Far Eastern State Transport University, Khabarovsk, Russia

Abstract. The paper proposes a matrix of criteria for assessing a territory's geostrategic significance. It demonstrates that a territory's transport accessibility characterizes its specific conditions and is one of the criteria for its geostrategic significance. It is established that the poor transport infrastructure of the Far Eastern Federal District underscores its geostrategic significance and the need for active government policy to develop transport infrastructure in the region.

Keywords: geostrategic territories, criteria of geostrategic significance, transport accessibility of the territory.

Особенность современного этапа реализации региональной политики Российской Федерации состоит в том, что объектами её избирательного воздействия выступают геостратегические территории страны, в отношении которых применяется широкий спектр инструментов государственного стимулирования регионального развития, что отражено в Стратегии пространственного развития Российской Федерации до 2030 года с прогнозом до 2036 года (Стратегия – 2030) [1].

Категория «геостратегическая территория» является особым объектом государственного управления, сочетающим признаки геополитической значимости и специфических условий функционирования. Согласно Стратегии – 2030 к геостратегическим территориям Российской Федерации отнесены разные формы объектов пространственного анализа:

- федеральные округа (Дальневосточный федеральный округ, Северо-Кавказский федеральный округ);
- субъекты Российской Федерации, характеризующиеся эксклавным положением (Республика Крым, город Севастополь, Калининградская область);
- субъекты РФ и части территорий субъектов РФ, относящиеся к территориям Арктической зоны РФ (в соответствии с «Федеральным законом «О государственной поддержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне Российской Федерации»);
- «новые» субъекты РФ (Донецкая Народная Республика, Луганская Народная Республика, Запорожская область, Херсонская область);
- муниципальные образования Республики Карелия, Белгородской области, Брянской области, Курской области, Ленинградской области, Псковской области, примыкающие к государственной границе Российской Федерации.

Кроме того, ни в одном нормативно-правовом документе «геостратегическая территория» не получила четкого разъяснения, указывающего на целесообразность её введения как объекта государственной политики пространственного развития Российской Федерации.

В этой связи, возникает необходимость в разработке научно-методологических основ пространственной политики, объектами которой являются геостратегические территории, в части обоснования критериев геостратегической значимости территории, которые должны позволять перейти от качественного описания к количественной или полуколичественной оценке, обосновывающей включение территории в список геостратегических и выбор мер поддержки. В настоящее время существует проблема неконкретности критериев [2,3], что размывает адресность региональной политики.

Под геостратегической значимостью территории мы понимаем интегральную характеристику, отражающую роль и влияние определённого географического пространства на обеспечение национальной безопасности, реализацию внешнеполитических интересов, экономическое развитие и укрепление геополитического потенциала государства в долгосрочной перспективе.

Нами предлагается матрица критериев геостратегической значимости территории, учитывающая геополитический потенциал, специфические условия хозяйствования и динамику социально-экономического развития территории (табл. 1).

Таблица 1. Матрица критериев геостратегической значимости территории

Критерий	Сущность	Индикаторы
Блок 1: Критерии геополитического потенциала и национальной безопасности		
Стратегическое положение	Значимость территории для контроля над пространством и коммуникациями	Протяженность государственной границы на единицу площади; Наличие пунктов пропуска федерального значения; Статус территории (эксклав, приграничье)
Оборонная достаточность	Наличие объектов, обеспечивающих военную безопасность	Количество воинских формирований постоянной дислокации (в пересчете на 100 тыс. населения); Наличие объектов двойного назначения
Ресурсная безопасность	Вклад территории в общенациональный баланс стратегических ресурсов	Доля в общероссийских запасах/добыче нефти, газа, золота, редкоземельных металлов; Доля в общероссийском вылове биоресурсов
Блок 2: Критерии специфических условий (факторы проблемности)		
Экстремальность природных условий	Степень дискомфорта среды проживания и хозяйствования	Индекс суровости климата; Продолжительность отопительного сезона; Зона вечной мерзлоты
Транспортная обеспеченность	Уровень связанности территории с основной частью страны	Плотность дорожной сети (коэффициент Энгеля);
Уровень освоённости	Контрастность и очаговость расселения и экономики	Плотность населения (при огромной территории); Доля вахтового метода в занятости; Удаленность населенных пунктов от региональных центров
Блок 3: Критерии социально-экономической динамики		
Демографическая динамика	Демографическая безопасность	Динамика миграционных процессов; Динамика ожидаемой продолжительности жизни
Уровень и качество жизни	Комфортность среды проживания	Соотношение среднедушевых доходов и стоимости фиксированного набора товаров/услуг (покупательная способность с поправкой на удорожание); Доля населения с доходами ниже прожиточного минимума; Уровень безработицы
Экономический рост	Уровень экономического суверенитета	Индекс физического объема ВРП Отношение собственных доходов бюджета к расходам (коэффициент бюджетной автономии) Доля отраслей с высокой добавленной стоимостью (обработка, высокие технологии) в структуре ВРП

Разработано автором

Транспортная обеспеченность территории является одним из важных критериев, учитывающих специфику геостратегической территории, она определяется наличием транспортной инфраструктуры и путей сообщения одного или нескольких видов транспорта в расчёте на единицу площади. На транспортную обеспеченность влияют протяжённость сети путей сообщения, их пропускная и провозная способность, конфигурация размещения транспортных линий и другие факторы.

Различия в транспортном обеспечении сравниваемых территорий выявляются на основе такого показателя, как плотность (густота) сети путей сообщения. Данный показатель



измеряется отношением протяженности эксплуатационной длины сети путей сообщения к площади территории, для которой определяется транспортная обеспеченность.

Плотность как автомобильных, так и железнодорожных путей сообщения ДФО гораздо ниже средней по РФ, в 5 раз ниже плотность покрытия автомобильными дорогами, в 2,8 раза ниже плотности железнодорожных путей сообщения в среднем по РФ (табл.2).

Таблица 2. Плотность автомобильных и железнодорожных путей сообщения по округам, 2025 г.

Федеральный округ	Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием по субъектам РФ (км дорог на 1000 км ² территории)	Плотность железнодорожных путей общего пользования (км дорог на 1000 км ² территории)
Российская Федерация	66	51
Центральный федеральный округ	390	261
Северо-Западный федеральный округ	63	78
Южный федеральный округ	245	165
Северо-Кавказский федеральный округ	441	123
Приволжский федеральный округ	246	142
Уральский федеральный округ	45	47
Сибирский федеральный округ	37	25
Дальневосточный федеральный округ	13	18

Составлено по данным [4]

Низкая транспортная обеспеченность Дальневосточного федерального округа указывает на то, что дальневосточные территории являются геостратегическими и нуждаются в активной государственной политике по развитию транспортной инфраструктуры.

Территория Дальнего Востока труднодоступна из-за сложных географических и климатических условий, что соответственно затрудняет строительство и эксплуатацию объектов транспортной инфраструктуры. И как следствие высокая стоимость строительства и эксплуатации транспортных объектов, пор сравнению с западной и центральной частью России.

Для Дальнего Востока России характерна высокая доля транспортных издержек во внутреннем валом продукте более 20%, а в районах Севера – более 60%, что так же связано с географической удалённостью региона, обширными незаселёнными территориями, низкой плотностью транспортной инфраструктуры и высокими логистическими затратами.

ДФО является самым малонаселённым из регионов РФ. Кроме того, более 80% населения ДФО проживает в 4 южных регионах: Хабаровском крае, Приморском крае, Республике Саха (Якутия) и Сахалинской области. Основное население сосредоточено на юге вдоль Транссибирской железной дороги. Улучшение транспортной доступности позволяет создавать новые рабочие места, развивать малый и средний бизнес, а также способствует диверсификации экономики ДФО.

В этой связи, Стратегией – 2030 развитие транспорта определено основным приоритетом государственной политики пространственного развития геостратегических территорий.

Для развития ДФО как важнейшей геостратегической территории страны необходимо опережающее развитие транспортной системы. В этой связи, очевидно, что назрела необходимость пересмотра механизмов развития транспортной инфраструктуры в регионе.

*Статья выполнена за счёт гранта Российского научного фонда № 25-28-02644,
<https://rscf.ru/project/25-28-02644/>*

Список литературы:

1. Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом до 2036 года: утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации 28 декабря 2024 года №4146-р. – URL: <https://docs.cntd.ru/document/1310767692> (дата обращения: 15.06.2026 года).
2. Дружинин А.Г. Геостратегические муниципальные образования Российской Федерации: концептуализация и идентификация // Географический вестник. – 2025. – № 1(72). – С. 25-38.
3. Михеева Н.Н. Приоритетные геостратегические регионы Стратегии пространственного развития России // ЭКО. – 2025. – № 3. – С. 40–55.
4. Федеральная служба государственной статистики [сайт]. – URL: <https://rosstat.gov.ru/> (дата обращения 18.06.2026)

